

Versión anonimizada

Traducción

C-906/19 - 1

Asunto C-906/19

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

11 de diciembre de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Cour de cassation (Tribunal de Casación, Francia)

Fecha de la resolución de remisión:

7 de mayo de 2019

Parte recurrente:

FO

Parte recurrida:

Ministère public (Ministerio fiscal)

[*omissis*]

REPÚBLICA FRANCESA

EN NOMBRE DEL PUEBLO FRANCÉS

LA COUR DE CASSATION (TRIBUNAL DE CASACIÓN), SALA DE LO PENAL, en audiencia pública [*omissis*] de siete de mayo de dos mil diecinueve, ha dictado la siguiente resolución:

[*omissis*]

La Cour de cassation (Tribunal de Casación) se pronuncia sobre el recurso de casación interpuesto por:

– FO,

contra la sentencia de la cour d'appel de VERSAILLES (Tribunal de Apelación de VERSAILLES, Francia), Sala Decimoctava, de 2 de mayo de 2018, que, como consecuencia de las infracciones de la normativa en materia de condiciones de trabajo en el transporte por carretera, le condenó al pago de una multa de 10 125 euros.

[*omissis*]

Hechos

1. [*omissis*] [*omissis*] [Convenciones de citación]
2. El 2 de abril de 2013, en Versailles, los funcionarios del departamento de prevención y represión de la delincuencia vial efectuaron un control en carretera de un autobús explotado por la empresa Omnibusunternehmen FO, con domicilio social en Segenthal, Alemania.
3. Durante dicho control, los funcionarios instaron al conductor a justificar su actividad correspondiente al día en curso así como a los 28 días anteriores de conformidad con el artículo 26 del [Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 561/2006»)]. Constataron entonces que del 5 al 9 de marzo y posteriormente del 14 al 16 de marzo, es decir, durante nueve días, el vehículo circuló sin que la tarjeta de conductor exigida por el artículo 1 del Decreto n.º 2006-303 de 10 de marzo de 2006 vigente en el momento de los hechos [artículo R. 3313-19 del code des transports (Código de Transporte)], estuviera insertada en el cronotacógrafo [denominado «tacógrafo» desde la entrada en vigor del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 165/2014»)].
4. A raíz de estos hechos, FO, directivo de la empresa antes citada, fue acusado, sobre la base del artículo L. 3315-5, párrafo primero, del Código de Transporte, de haber cometido en Versailles, en nueve ocasiones, los días mencionados, el delito de omisión de inserción de la tarjeta de conductor en el tacógrafo del vehículo.
5. Le tribunal correctionnel de Versailles (Tribunal de lo Penal de Versailles, Francia) declaró los hechos probados y condenó al acusado al pago de una multa

de 10 125 euros. La cour d'appel de Versailles (Tribunal de Apelación de Versailles), que conoció del recurso de apelación interpuesto por el acusado y, con carácter incidental, por el ministère public (ministerio fiscal), confirmó esta decisión en relación tanto con la culpabilidad como con la pena.

6. FO opuso ante la cour d'appel (Tribunal de Apelación) la incompetencia territorial de los órganos jurisdiccionales penales franceses aduciendo, por una parte, que los delitos que se le imputaban, pese a haber sido descubiertos en Francia, se habían cometido en Alemania, puesto que el vehículo se encontraba en dicho país los días respecto de los que se le acusó de no haber insertado la tarjeta de conductor en el aparato de control, y, por otra parte, que ni la normativa francesa, en virtud del principio de territorialidad de la ley penal, ni el Derecho de la Unión, y concretamente el apartado 2 del Reglamento n.º 561/2006, al no efectuar dicha disposición ninguna remisión al Reglamento n.º 3821/85, apoyo de la inculpación, permitían a las autoridades francesas que descubrieron los delitos enjuiciar a su autor puesto que tales infracciones se cometieron en el territorio de otro Estado miembro de la Unión.

7. A fin de rechazar esta argumentación, los jueces consideraron que los hechos probados durante el control en carretera están comprendidos en el ámbito de aplicación de las disposiciones del artículo L. 3315-5 del Código de Transporte, que castiga con una pena privativa de libertad de seis meses y con una multa de 3 750 euros el hecho de realizar un transporte por carretera con una tarjeta de conductor no conforme o que no pertenezca al conductor que lo utilizaba, o sin que se haya insertado una tarjeta en el cronotacógrafo del vehículo. Observaron que este texto se adoptó a fin de aplicar el Reglamento n.º 3821/85.

8. La cour d'appel (Tribunal de Apelación) añadió que el artículo 19 del Reglamento n.º 561/2006 establece en su apartado 2 una excepción expresa al principio de territorialidad de la acción judicial, que permite a un Estado miembro aplicar sanciones por infracciones contra dicho Reglamento aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro y, tras señalar que la citada excepción se refiere expresamente al «presente Reglamento», dedujo de ello que tal remisión engloba el apartado 1 de este mismo artículo 19, que a su vez se remite al Reglamento n.º 3821/85.

9. De lo antedicho, los jueces extrajeron la conclusión de que el Reglamento n.º 561/2006, que prevalece sobre las disposiciones nacionales, establece una excepción al principio de territorialidad de la acción judicial, puesto que esta excepción beneficia no solo a las disposiciones inherentes a dicho Reglamento, sino también a aquellas que este designa, es decir, las del Reglamento n.º 3821/85.

10. En consecuencia, desestimaron la excepción de incompetencia suscitada por el acusado.

11. FO interpuso recurso de casación contra esta decisión. Tras haber reiterado fundamentalmente la argumentación que expuso ante los órganos jurisdiccionales

de instancias inferiores, solicitó a la Cour de cassation (Tribunal de Casación) que plantease una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea a fin de que dicho órgano se pronuncie sobre la cuestión.

12. El recurrente solicitó asimismo a la Cour de cassation (Tribunal de Casación) que anulase, por otro motivo, la sentencia dictada por la cour d'appel de Versailles (Tribunal de Apelación de Versalles). Le reprocha no haber respondido a su alegación de que no pudo haber cometido los hechos imputados, puesto que la normativa sobre los tiempos de conducción y períodos de descanso no se aplica a los trayectos regulares que no superen los 50 kilómetros, y que en ese caso los conductores están exentos de la obligación de insertar la tarjeta de conductor en el cronotacógrafo. Así, FO señaló que el tacógrafo se conmutó a la posición «out of scope», precisando al mismo tiempo que no es obligatorio insertar la tarjeta de conductor para la circulación que no esté comprendida en el ámbito de aplicación de la normativa sobre los tiempos de conducción y períodos de descanso.

13. De esta alegación se sigue que se permite a una empresa de transportes por carretera hacer un uso mixto de sus vehículos, en virtud del cual los conductores podrían, cuando estén afectados a transportes comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006, poner el tacógrafo en la posición de «fuera de servicio», y posteriormente reactivarlo cuando efectúen transportes que no estén comprendidos en el ámbito de aplicación de esta excepción.

14. Pues bien, este presupuesto, que supone interpretar el Derecho de la Unión, no puede admitirse sin llevar a cabo un debate en profundidad.

Normativa aplicable

15. La normativa de los transportes por carretera se basa en dos Reglamentos adoptados el 20 de diciembre de 1985 y sus versiones posteriores.

16. Se trata, por una parte, del Reglamento n.º 3821/85. Este Reglamento fue modificado en numerosas ocasiones, antes de ser sustituido por el Reglamento n.º 165/2014 de 4 de febrero de 2014, el cual, al ser posterior a los hechos imputados, no es aplicable a los hechos del presente asunto.

17. Por otra parte, se trata del Reglamento n.º 3820/85. Este Reglamento fue sustituido por el Reglamento n.º 561/2006 de 15 de marzo de 2006. Este último texto es el aplicable a los hechos del presente asunto. Además de incluir disposiciones por las que se modifica el Reglamento n.º 3821/85, que sirven de base a las acciones emprendidas en el presente asunto, incluye una disposición que faculta a los Estados miembros para sancionar las infracciones contra sus disposiciones que descubran, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otros Estados miembros.

18. Ambos conjuntos de textos parecen constituir un sistema en la medida en que la caracterización de la infracción de la normativa sobre los tiempos de conducción, cuya base se halla en el Reglamento n.º 3820/85, actualmente Reglamento n.º 561/2006, únicamente es posible si a su vez se respeta la normativa sobre el aparato de control (tacógrafo), cuya base se encuentra en el Reglamento n.º 3821/85.

19. En el momento en que se produjeron los hechos controvertidos, el Reglamento n.º 3821/85 incluía un artículo 15 cuyos apartados 2 y 7 tenían el siguiente tenor a raíz de las modificaciones introducidas por el artículo 26 del Reglamento n.º 561/2006:

«2. Los conductores utilizarán hojas de registro o tarjetas de conductor todos los días que conduzcan, a partir del momento en que tomen a su cargo el vehículo. La hoja de registro o la tarjeta de conductor no se retirará antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si se autorizare su retirada. No podrá utilizarse ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor durante un período mayor que aquel para el que se hubiere previsto.

Cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, el conductor no pueda utilizar el aparato instalado en él, los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 3, segundo guion, letras b), c) y d), deberán:

- a) cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el anexo I, consignarse de forma legible y sin manchar las hojas, a mano, automáticamente o por otros medios, o
- b) cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el anexo IB, consignarse en la tarjeta de conductor utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el aparato de control.

Cuando haya más de un conductor del vehículo equipado con el aparato de control de conformidad con el anexo IB, cada conductor se cerciorará de que su tarjeta de conductor está introducida en la ranura correcta del tacógrafo.

Cuando haya más de un conductor en el vehículo, realizarán en las hojas de registro las modificaciones necesarias, de manera que las informaciones contempladas en los puntos 1 a 3 de la Sección II del Anexo I estén recogidas en la hoja del conductor que lleve efectivamente el volante.

7. a) Cuando el conductor conduzca un vehículo dotado con aparato de control de conformidad con el anexo I, el conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector:

- i) las hojas de registro de la semana en curso y las utilizadas por el conductor en los 15 días anteriores,
- ii) la tarjeta de conductor si posee una, y

iii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los 15 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n.º 561/2006.

No obstante, después del 1 de enero de 2008, los períodos a que se refieren los anteriores incisos i) y iii) abarcarán el día en curso y los 28 días anteriores;

b) cuando el conductor conduzca un vehículo dotado con un aparato de control de conformidad con el anexo IB, el conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector:

i) la tarjeta de conductor si posee una,

ii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los 15 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n.º 561/2006, y

iii) las hojas de registro correspondientes al mismo período a que se refiere el párrafo anterior, durante el cual condujo un vehículo dotado con equipo de control de conformidad con el anexo I.

No obstante, después del 1 de enero de 2008, los períodos a que se refiere el anterior inciso ii) abarcarán el día en curso y los 28 días anteriores.

c) Un inspector autorizado de control podrá verificar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 561/2006 mediante un análisis de las hojas de registro, de los datos mostrados o impresos registrados por el aparato de control o en la tarjeta de conductor o, a falta de lo anterior, al analizar cualquier otro documento acreditativo que justifique el incumplimiento de una disposición, como los previstos en el artículo 16, apartados 2 y 3.»

20. La Directiva n.º 2006/22/CE de 15 de marzo de 2006, incluye un anexo III, modificado por la Directiva n.º 2009/5/CE de 30 de enero de 2009, que, en su última versión, aboga por sancionar como infracción «muy grave» la infracción del artículo 15, apartado 7, del Reglamento n.º 3821/85, que consiste en el hecho de estar en la «imposibilidad de presentar registros de los 28 días anteriores» (infracción I 3).

21. En el Derecho interno, esta infracción se recoge en el artículo L. 3315-5 del Código de Transporte, que establece que se castigará con una pena privativa de libertad de seis meses y con una multa de 3 750 euros el hecho de realizar un transporte por carretera con una tarjeta de conductor no conforme o que no pertenezca al conductor que lo realiza, o sin que se haya insertado una tarjeta en el cronotacógrafo del vehículo.

22. Asimismo, la Sala de lo Penal de la Cour de cassation (Tribunal de Casación) ha aplicado directamente en reiteradas ocasiones las disposiciones

resultantes de los Reglamentos n.º 3820/85 y n.º 3821/85, y de sus sucesores [omissis]. [Referencias jurisprudenciales]

23. El recurrente, sobre la base de una interpretación del artículo 19 del Reglamento n.º 561/2006, pone en tela de juicio la posibilidad de que el Estado miembro que efectúa el control reprima esta infracción cuando resulte que, durante todo o parte del período de veintiocho días anteriores al control, el vehículo se encontraba en el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea.

24. El artículo 19 del Reglamento n.º 561/2006 tiene el siguiente tenor:

«1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. Ninguna infracción del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 será objeto de más de una sanción o procedimiento administrativo. Los Estados miembros notificarán a la Comisión estas medidas y las normas sobre sanciones antes de la fecha mencionada en el artículo 29, párrafo segundo. La Comisión informará a los Estados miembros en consecuencia.

2. Los Estados miembros permitirán a las autoridades competentes aplicar sanciones a una empresa o a un conductor por infracciones contra el presente Reglamento descubiertas en su territorio y para las que todavía no se haya impuesto ninguna sanción, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

Con carácter de excepción, cuando se descubra una infracción:

- que no se haya cometido en el territorio del Estado miembro afectado, y
- que haya sido cometida por una empresa establecida en otro Estado miembro o por un conductor cuyo centro de trabajo se encuentre en otro Estado miembro o en un tercer país,

en lugar de imponer una sanción, los Estados miembros podrán, hasta el 1 de enero de 2009, notificar las circunstancias de la infracción a la autoridad competente del Estado miembro o del tercer país en que esté establecida la empresa o en el que se encuentre el centro de trabajo del conductor.

3. Cuando los Estados miembros inicien procesos o procedimientos administrativos o apliquen sanciones por una infracción concreta, deberán proporcionar por escrito al conductor las debidas pruebas de la infracción.

4. Los Estados miembros garantizarán que estará en vigor un sistema de sanciones proporcionadas, que podrán incluir sanciones de carácter económico, por infracción del presente Reglamento o del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 por

parte de empresas o expedidores, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y agencias de colocación de conductores.»

25. Por último, el Reglamento n.º 561/2006 incluye, en el artículo 3, letra a), una disposición que está redactada en los siguientes términos:

«El presente Reglamento no se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante: a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros».

26. El artículo 15 de dicho Reglamento precisa también que:

«Los Estados miembros velarán por que los conductores de los vehículos a los que se refiere el artículo 3, letra e), estén sujetos a una normativa nacional que proporcione una protección adecuada por lo que respecta a los tiempos de conducción permitidos y a las pausas y los períodos de descanso obligatorios.»

27. El artículo 3 del Reglamento n.º 3821/85, en su redacción modificada por el artículo 26 del Reglamento antes mencionado, añade que:

«1. El aparato de control se instalará y utilizará en los vehículos destinados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías, matriculados en un Estado miembro, con excepción de los vehículos contemplados en el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 [...]».

Presentación y trascendencia de las cuestiones

28. En primer lugar, según el recurrente, el apartado 2 del artículo 19 del Reglamento n.º 561/2006 debe entenderse en el sentido de que permite a un Estado sancionar una infracción descubierta en su territorio y cometida en el territorio de otro Estado miembro en el caso de las infracciones del Reglamento n.º 561/2006, no siendo así en el caso de las infracciones del Reglamento n.º 3821/85.

29. A falta de otra disposición de Derecho comunitario, cabe deducir que los Estados miembros no pueden reprimir la infracción de las disposiciones del artículo 15 del Reglamento n.º 3821/85 siempre que se demuestre que, durante el período de los veintiocho días anteriores al control, el conductor se encontraba en el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea.

30. Por el contrario, es posible, no obstante, alegar que la sanción de las infracciones del Reglamento n.º 3821/85 es necesaria y se añade a la represión de las infracciones del Reglamento n.º 561/2006, lo que podría justificar una interpretación distinta de su artículo 19, como la que preconiza la cour d'appel de Versailles (Tribunal de Apelación de Versailles) (recordada en el anterior apartado 8).

31. Asimismo, cabe remitirse a la doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, según la cual «al interpretar una disposición del Derecho de la Unión, deben tenerse en cuenta no solo los términos empleados en ella sino también los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte» (sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de octubre de 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631), o incluso «para interpretar una disposición del Derecho de la Unión debe tenerse en cuenta no solo su tenor literal, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de que forma parte» (sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de septiembre de 2018, Baumgartner, C-513/17, EU:C:2018:772, apartado 23).

32. Pues bien, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha recordado que «para lograr [el] objetivo [de mejorar las condiciones de trabajo del personal del sector del transporte por carretera y en general de la seguridad vial] y para garantizar la eficacia de la aplicación de las disposiciones del Reglamento n.º 561/2006, como confirma el considerando 14 de este, es esencial que las autoridades competentes puedan determinar, al realizar controles en carretera y tras un período transitorio, que los tiempos de conducción y períodos de descanso se hayan respetado debidamente el día del control y los 28 días anteriores» y que «[...] en aras de una aplicación eficaz del Reglamento n.º 561/2006 en interés de la seguridad vial, no solo es necesario controlar que se respeten las disposiciones de dicho Reglamento, sino que también es preciso que los Estados miembros puedan imponer sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias cuando se descubra una infracción, como prevé el artículo 19, apartado 1, de dicho Reglamento» (sentencia de 26 de septiembre de 2018, Baumgartner, C-513/17, antes citada, apartados 28 y 29).

33. En esta misma perspectiva, cabe recordar que inicialmente ambos Reglamentos habían instaurado un régimen unitario de sanción que ya permitía la represión de las infracciones cometidas por los no residentes (sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de enero de 1997, Pastoors y Trans-Cap / Belgische Staat, C-29/95, EU:C:1997:28).

34. Cabe defender asimismo otro planteamiento a la luz del apartado 7 del artículo 15 del Reglamento n.º 561/2006, que prevé que «el conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector [...] las hojas de registro [...] [y] cualquier registro [...] realizad[o] durante el día en curso y los 28 días anteriores», planteamiento según el cual solo constituiría una infracción del Reglamento comunitario el hecho de no poder presentar los documentos solicitados el día del control. Una concepción como esta parece compatible con la de la infracción I 3 mencionada en el anexo III de la Directiva n.º 2006/22/CE, antes citada, que consiste en el hecho de estar en la «imposibilidad de presentar registros de los 28 días anteriores».

36. Un incumplimiento de este tipo, que únicamente puede comprobarse el día del control en el territorio del Estado miembro que, hipotéticamente, entabla el procedimiento, presenta necesariamente un carácter instantáneo, de modo que la

cuestión de si la infracción se cometió parcialmente en el territorio de otro Estado miembro ya no se plantea.

37. No parece que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea haya interpretado anteriormente las disposiciones en cuestión en un sentido que permita responder al motivo formulado por el recurrente, aunque sí se ha pronunciado ya sobre el alcance del artículo 19 del Reglamento n.º 561/2006 (sentencia de 26 de septiembre de 2018, Baumgartner, C-513/17, antes citada).

38. En consecuencia, no cabe considerar que la aplicación correcta del Derecho de la Unión se impone con tal evidencia que no deja lugar a duda razonable alguna (sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de octubre de 2018, Comisión/Francia, C-416/17, EU:C:2018:811, apartado 110). La cuestión suscitada deberá ser objeto de remisión prejudicial.

39. En segundo lugar, según el recurrente, un conductor está autorizado a poner el tacógrafo en modo «out of scope» durante una parte del período de veintiocho días anteriores al día del control durante transportes comprendidos en la excepción prevista en el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006.

40. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea, al que se planteó una cuestión relativa al alcance de otra excepción prevista por el mismo artículo, a saber, el concepto de «transporte no comercial de mercancías» en el sentido del artículo 3, letra h), del Reglamento antes citado, recordó (sentencia de 3 de octubre de 2013, Lundberg, C-317-12, antes citada) que, habida cuenta de los objetivos perseguidos por la normativa controvertida, no procedía «menoscabar la eficacia de la excepción prevista [...]» (apartado 34), que debía destacarse que dicho transporte «no afect[aba] a la competencia en el sector del transporte por carretera» (apartado 35) y, por último, que la interpretación prevista de la disposición controvertida del Derecho de la Unión «no debería tener efectos negativos significativos en la seguridad por carretera» (apartado 37).

41. No es seguro que dichos motivos sigan siendo pertinentes en el caso de la conducción de vehículos durante un período unitario de veintiocho días en trayectos que en algunos casos están comprendidos en el régimen de Derecho común y en otros en la excepción prevista en el artículo 3, letra a).

42. La hipótesis de dicho uso combinado de las disposiciones de los Reglamentos n.º 561/2006 y n.º 3821/85 que fijan el Derecho común y de la excepción antes citada no parece haber sido contemplada en el artículo 3 del Reglamento n.º 3821/85, que se limita a establecer que, en el caso del artículo 3, letra a) en cuestión, el aparato de control no se ha «instala[do] y utiliza[do]».

43. La interpretación que defiende el recurrente no parece imponerse con tal evidencia que no deje lugar a duda razonable alguna. En consecuencia, se planteará una segunda cuestión prejudicial.

EN VIRTUD DE TODO LO EXPUESTO, la Cour:

PLANTEA las siguientes cuestiones prejudiciales al Tribunal de Justicia de la Unión Europea:

«¿Cabe aplicar las disposiciones del apartado 2 del artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo, según las cuales «los Estados miembros permitirán a las autoridades competentes aplicar sanciones a una empresa o a un conductor por infracciones contra el presente Reglamento descubiertas en su territorio y para las que todavía no se haya impuesto ninguna sanción, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país», únicamente a las infracciones de las disposiciones de dicho Reglamento o también a las infracciones de las disposiciones del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, que ha sido sustituido por el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera?»

¿Debe interpretarse el artículo 3, letra a), del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo, en el sentido de que se permite a un conductor no cumplir las disposiciones de los apartados 2 y 7 del artículo 15 del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, que ha sido sustituido por el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, según las cuales el conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector, las hojas de registro y cualquier registro del día en curso y los veintiocho días anteriores, en caso de utilización de un vehículo durante un período de veintiocho días para trayectos que en algunos casos están comprendidos en la excepción antes citada y en otros casos no permiten ninguna excepción al uso de un aparato de control?»

SUSPENDE el procedimiento hasta que se pronuncie el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

[omissis]

[omissis] [Formalidades]